



Sygn. akt IV CSK 387/10

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 25 marca 2011 r.

Sąd Najwyższy w składzie :

SSN Grzegorz Misiurek (przewodniczący)

SSN Marian Kocon (sprawozdawca)

SSN Marta Romańska

w sprawie z powództwa „W.” P. and M. Services Ltd Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w G.

przeciwko Stoczni M.W. Spółce Akcyjnej w G. – obecnie Stoczni M. W. Spółce Akcyjnej w upadłości układowej w G.

z udziałem nadzorcy sądowego Magdaleny S.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej

w dniu 25 marca 2011 r.,

skargi kasacyjnej strony powodowej

od wyroku Sądu Apelacyjnego

z dnia 15 grudnia 2009 r.,

**uchyla zaskarżony wyrok i sprawę przekazuje Sądowi
Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania oraz orzeczenia o
kosztach postępowania kasacyjnego.**

Uzasadnienie

Sąd Apelacyjny wyrokiem z dnia 15 grudnia 2009 r. oddalił apelację powódki W. P. and M. Services Ltd. w G. od wyroku Sądu Okręgowego którym oddalono żądanie powódki skierowane przeciwko Stoczni M. W. S.A. w G. o zapłatę kwoty 205 470 zł z odsetkami tytułem wynagrodzenia za holowanie barki „Ns-7027Limosa. U podłoża tego rozstrzygnięcia legło ustalenie, oparte na treści orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w G. z dnia 20 czerwca 2007 r., że operacja holowania została przerwana nie bez winy leżącej po stronie armatora holownika.

Skarga kasacyjna powódki od wyroku Sądu Apelacyjnego – oparta na obu podstawach z art. 398³ k.p.c. – zawiera zarzut naruszenia art. 223 k.p.c., art. 38, 355 k.c., 216 § 2 k.m., i wniósł o uchylenie tego wyroku oraz przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Umowa holownicza została uregulowana w rozdziale 9 („Odpowiedzialność przewoźnika”) dziale VI („Usługi holownicze”) kodeksu morskiego. Według art. 214 k.m. przez umowę holowniczą armator podejmuje się za wynagrodzeniem świadczenia statkiem usług holowniczych. Przez usługi holownicze rozumie się w szczególności holowanie lub pchanie statku, dopychanie, odciąganie, przytrzymywanie statku lub inną pomoc w wykonywaniu manewru nawigacyjnego, jak również przebywanie holownika w stanie gotowości w pobliżu statku w celu służenia mu pomocą holowniczą (asysta holownicza).

Trzeba zauważyć, że istnieje istotna różnica między holowaniem portowym a holowaniem zwanym „dalekomorskim”, w terminologii angielskiej określanym jako „oceaniczne” (*ocean towage*). W holowaniu portowym (do tego zakresu wchodzi także holowanie w kanałach lub rzekach) pomoc holownika lub holowników jest potrzebna, ponieważ ze względu na wielkość i siłę maszyn statku, jego samodzielne poruszanie się może stanowić zagrożenie dla nabrzeży, urządzeń portowych i innych jednostek znajdujących się w porcie. Usługi te mają charakter ściśle pomocniczy, a holownik wykonuje polecenia kapitana statku

holowanego. W praktyce obrotu portowego umowa holownicza zawierana jest najczęściej ustnie za pośrednictwem agenta lub maklera, któremu znane są ogólne warunki holowania stosowane przez przedsiębiorstwo holownicze. Umowa taka jest więc przeważnie zawierana w sposób, według potocznego określenia, „adhezyjny” (warunki jej są jednostronnie narzucone przez przedsiębiorstwo świadczące usługi holownicze), a tekst jej (lub wyciąg) zamieszczony jest w tzw. kwicie holowniczym, będącym potwierdzeniem zawarcia umowy, wystawianym po zakończeniu usługi i stanowiącym podstawę rozliczeń między stronami.

Holowanie „dalekomorskie”, o jakie chodzi w sprawie, wykonywane zarówno na morzu pełnym, jak i na morzu terytorialnym (w obrębie 12 mil morskich od tzw. linii podstawowej – linii łączącej najdalej wysunięte w morze punkty wybrzeża lub linii najniższego stanu wody na wybrzeżu) i wodach wewnętrznych (są to wody, które znajdują się między linią podstawową, a lądem czyli np. zatoki), jest usługą polegającą na przeholowaniu określonego urządzenia pływającego (statku bez napędu – barki, doku pływającego) przez statek holujący, który w tym przypadku staje się kierownikiem całego zespołu. Zobowiązanie podmiotu świadczącego takie usługi ma odmienny charakter od holowania portowego. Odmienne zasady dotyczą kierownictwa zespołu holowniczego. Umowy holowania dalekomorskiego bywają zawierane w drodze wypełnienia i podpisania gotowych, drukowanych wzorcowych formularzy umów opracowanych przez BIMCO (np. Towhire, Towcon).

Bezsporne jest, że strony łączyła umowa holownicza zawarta na formularzu Towcon. Stosownie do klauzuli 16(b) Części II formularza Towcon jeśli operacja holowania zostanie przerwana po odpłynięciu z miejsca rozpoczęcia, lecz przed przybyciem jednostki holowanej do miejsca przeznaczenia bez winy leżącej po stronie armatora holownika, jego pracowników lub agentów, to armator holownika będzie uprawniony do otrzymania zapłaty.

Skarżąca bezzasadnie zarzuca Sądowi Apelacyjnemu błędną wykładnię tej klauzuli, polegającą na utożsamieniu ewentualnej winy kapitana holownika za przerwaniem operacji holowania z winą armatora tego holownika. Za słuszością takiej wykładni przemawia niewątpliwie hierarchia organizacyjna, według której

kapitan holownika jest kierownikiem dla załogi i podwładnym dla armatora. Dalej, że kapitan holownika sprawuje kierownictwo nawigacyjne zespołu holowniczego.

Skarga kasacyjna jest jednak z innych przyczyn uzasadniona. U podstaw zaskarżonego wyroku legło założenie, że orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym z dnia 20 czerwca 2007 r., jest dokumentem urzędowym, korzystającym z domniemań autentyczności oraz zgodności z prawdą. Wychodząc z takiego założenia Sąd Apelacyjny na podstawie tego orzeczenia ustalił, że operacja holowania została przerwana nie bez winy leżącej po stronie armatora (kapitana) holownika.

Za dokumenty urzędowe uznawane są orzeczenia izb morskich, których zasadniczym zadaniem jest orzekanie o przyczynach wypadków morskich, zgodnie z wymaganiami konwencji SOLAS. Orzeczenia izb morskich mają na celu ustalenie przyczyn wypadku morskiego, wskazanie statku lub osób winnych jego spowodowania, wskazanie wad i braków w budowie statku lub jego eksploatacji, a także ocena prawidłowości zachowania się statku oraz prawidłowości czynności ratowniczych. Z faktu takiej kwalifikacji nie można jednak wyprowadzać wniosku, że do orzeczeń izb morskich (także po zmianie art. 46 ustawy o izbach morskich ustawą z dnia 5 marca 2004 r. o zmianie ustawy o izbach morskich – Dz. U. Nr 62, poz. 575, tj. po 15 maja 2004 r.) odnoszą się wszystkie skutki, jakie kodeks postępowania cywilnego wiąże z dokumentami urzędowymi. Orzeczenia izb morskich bowiem nie zawierają ani oświadczeń, ani zaświadczeń, o których mowa w art. 244 § 1 i art. 252 k.p.c., lecz stwierdzają jedynie, do jakiego wniosku przy ocenie zebranych i przeprowadzonych dowodów doszła izba morska na podstawie własnych przekonań. Stąd ustalenie winy i okoliczności faktycznych wypadku morskiego, zawarte w orzeczeniu izby morskiej nie wiążą sądów powszechnych. Co prawda orzeczenia te mają poważny walor dowodowy, gdyż jako dokumenty urzędowe wydane zostały przez organ fachowy powołany do orzekania o sprawach z wypadków morskich, to jednak ich moc i wiarygodność sąd powinien ocenić według własnego przekonania na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału. Tego zaś uzasadnienie zaskarżonego wyroku, oparte na błędnym założeniu co do mocy dowodowej orzeczeń izb morskich, nie zawiera, a co za tym idzie, przyjęte przez Sąd Apelacyjny za orzeczeniem Izby Morskiej

z dnia 20 czerwca 2007 r. ustalenie, że operacja holowania została przerwana nie bez winy leżącej po stronie armatora (kapitana) holownika, jest co najmniej przedwczesne.

Z tych przyczyn Sąd Najwyższy orzekł, jak w wyroku.